
ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВ

УДК 332.1

© Носовська О.Б.¹, Макаренко М.В.²

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

У статті розглянуті сучасні проблеми розвитку транспортної інфраструктури, обґрунтована роль і значення всіх видів транспорту для економіки держави. Особливо підкреслена роль морського транспорту, показано сучасний стан інфраструктури в портах України, а також проаналізована вантажна база, що переробляється у вітчизняних морських портах. При оцінці вантажної бази за 2013 р. було розглянуто кілька сценаріїв розвитку національної економіки, названі основні завдання, які впливають із цілей основної політики.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, портові послуги, транспортна система, вантажна база, модернізація інфраструктури, модернізація портів.

Носовская О.Б., Макаренко М.В. Проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры Украины. В статье рассмотрены современные проблемы развития транспортной инфраструктуры, обоснована роль и значение всех видов транспорта для экономики государства. Особо подчеркнута роль морского транспорта, показано современное состояние инфраструктуры в портах Украины, а также проанализирована грузовая база, перерабатываемая в отечественных морских портах. При оценке грузовой базы за 2013 г. было рассмотрено несколько сценариев развития национальной экономики, названы основные задачи, которые следуют из целей основной политики.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, портовые услуги, транспортная система, грузовая база, модернизация инфраструктуры, модернизация портов.

O.B. Nosovska, M.V. Makarenko. The problems and prospects of development of transport infrastructure of Ukraine. In the article the current modern problems of development of a transport infrastructure, a well-founded role and significances of all types of transport for state economy are considered. Especially underlined is the role of a sea transport, the infrastructure current state in ports of Ukraine, and also the analyzed cargo base which is processed in domestic sea-ports is shown. At an estimation of cargo base for 2013 some scenarios of development of the national economy, the named primary goals which follow from the purposes of the basic policy were considered. The market analysis of port services has shown that the basic problems of development of the Ukrainian ports is the deterioration of the basic production assets, out-of-date technologies of trans-

¹ канд. техн. наук, доцент, ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», м. Маріуполь, nosovska@mail.ru

² д-р екон. наук, доцент, ДВНЗ «Азовський морський інститут», м. Маріуполь

shipment, an inefficiency of a customs-tariff policy, discrepancy of port capacities to structure of modern goods traffics, absence of the warranty of preservation of consignments and their duly processing, absence of competence of development of ports, absence of the state strategy concerning development of throughput of a port economy. Having carried out the corresponding analysis of functioning of transport system of Ukraine, it is possible to assert that it considerably lags behind an average level of development of a transport infrastructure and still does not answer standards and requests of world level. Unfortunately, it is considered that the transportation-logistical sphere of Ukraine is on low enough level in comparison other countries of the world. The organization of transportation process should be based on organizational-technical and technological interaction of different types of transport, to widen development multimodal, inter-modal and the combined carriages the consignments based on logistical principles. With that end in view, it is necessary to pay attention to creation of new multimodal transportation -logistical centres in all big transportation units of the country. Modernization of an infrastructure of transport system is a priority direction of development of a marine zone of Ukraine.

Keywords: *a transport infrastructure, port services, transport system, cargo base, infrastructure modernisation, modernisation of ports.*

Постановка проблеми. Сталий розвиток України є можливим за умови ефективного використання її транспортного потенціалу. Наша країна розміщена на перехресті міжнародних торговельних шляхів, що дає реальні можливості використання наявного та розвитку транспортного потенціалу і отримання від цього значних можливостей для інтеграції держави до європейського та світового економічного простору. Україна має досить розгалужену транспортну систему, але її транспортний потенціал не використовується належним чином, що призводить до стагнації транспортної системи, економічної інтервенції іноземних компаній, монополізації окремих сегментів національного транспортного ринку та виштовхування держави з міжнародних ланцюгів поставок.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури України набули особливої актуальності в умовах розвитку процесів глобалізації та поширення міжнародних економічних зв'язків. Це питання підіймали у своїх працях багато як вітчизняних та і закордонних вчених таких як: Вінников В., Котлубай О., Примачев М., Кондрат'єв В., Захаров О., Кузьменко Ю., Дикаль В., Пирожков С. Але сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури тривають, а отже, не дивлячись на достатню опрацьованість цього напрямку, проблема розвитку транспортної системи України, особливо, морської транспортної інфраструктури залишається недостатньо дослідженою.

Метою статті є дослідження проблем та визначення перспектив розвитку транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу. Поряд із зростанням впливу глобальних тенденцій відбувається регіоналізація міжнародної економічної діяльності, формування нових міжнародних економіко-політичних об'єднань (прикладом чому може служити Митний союз Росії, Білорусі та Казахстану), які намагаються здійснювати спільну митно-тарифну політику. Як наслідок, зростає значення регіональних (локальних) транспортних комплексів. Одним з таких комплексів є морегосподарський комплекс України у Чорноморсько-Азовському регіоні. Так, наприклад, в Чорноморсько-Азовському басейні з 445 800 000 тонн обсягу вантажів, що перевалюються 96 терміналами, найбільший обсяг припадає на російські портові комплекси - 172800000 тонн (38,8%), за ними -

український порти і термінали (34,9%), термінали Румунії (10,3%), Болгарії (6,1%), Грузії (5,0%) і Туреччини (5,0%) (рис. 1) [1-3].

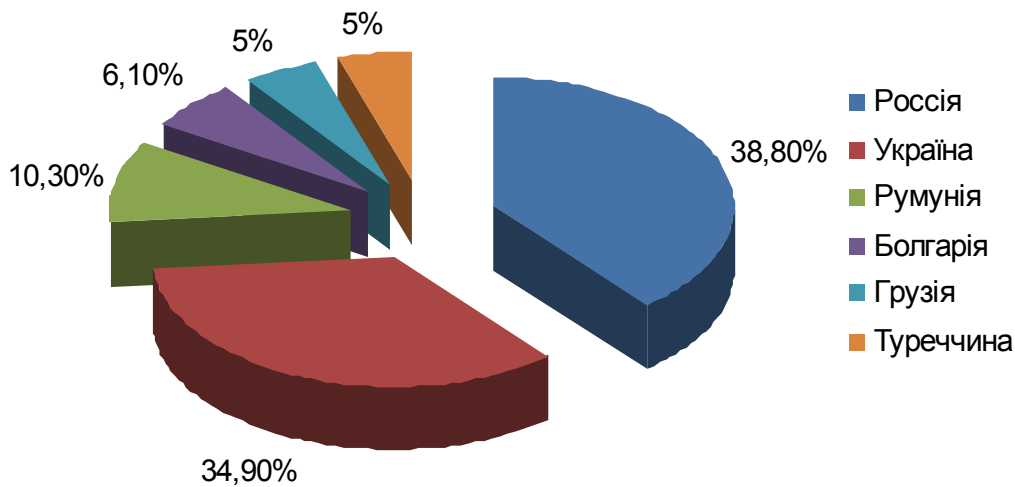


Рис. 1 – Співвідношення країн Чорноморського-Азовського басейну за перевалкою вантажу, %

Згідно Стратегії розвитку морської портової інфраструктури РФ до 2030 р. основну вантажну базу, яка тяжіє до Північно-Західного і Південного регіонів і обробляється в портах країн Балтії та України, повинно бути переорієнтовано на російські морські порти. Що стосується стану морської галузі України, то спостерігається різке скорочення тоннажу українського флоту. На 1 січня 1993 сукупний дедвейт торгового флоту України налічував 6177000 тонн (враховувалися судна місткістю 100 і більше реєстрових тонн), а частка українського флоту у світовому торговельному флоті становила 0,9% (25 місце в рейтингу найбільших морських країн світу).

Станом на 1 січня 2013 дедвейт флоту налічував 904000 тонн (скорочення більш ніж в 5,8 рази), і Україна займала в рейтингу вже 72 місце. На сьогодні, основними стримуючими факторами розвитку національного судноплавства, є: відсутність попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів (обсяг морських перевезень вантажів через українські порти флотом під Державним прапором України зараз складає менше 7%); відсутність в країні належного інституційного середовища: морського права, транспортної логістики, розвиненої практики фрахтування судів, слабкість національної фінансово-кредитної системи (з обслуговування морських перевезень і судноплавства); високе загальне податкове навантаження на судноплавство [1-3].

Завантаження українських потужностей з переробки навалочних вантажів у 2012 р. склало 83%. Завантаження зернових потужностей в Україні стрімко зростає з 47% в 2011 р. до 76% в 2012 р. Завантаження контейнерних потужностей зросла до 35% (рис. 2).

З таблиці 1 можна побачити, що загальна потужність портів набагато менше, ніж його загрузка. Прикладом таких портів є: Южний, Маріупольський, Миколаївський, Ізмаїльський, Бердянський, Херсонський, Євпаторійський, Олександрівський, Севастопольський та Білгород-Дністровський. Загрузка цих портів перевищує загальну потужність у декілька разів. Одеський порт загрузено майже на половину своєї потужності.

Скорочення продуктивної бази для суднобудування. В Україні на початку 90-х років існувала потужна виробнича база для суднобудування: 25 галузевих дослідницьких інститутів, 7 заводів, які виробляли судові двигуни і інше суднове устаткування

для суднобудування, 11 суднобудівних заводів, 11 підприємств, що виробляють судновий інструмент. Сьогодні кількість діючих суднобудівних підприємств скоротилося до семи. Вітчизняне суднобудування сьогодні зорієнтоване переважно на виконання експортних замовлень. Час, відсутність в країні виробництва сучасного обладнання та устаткування для випуску суднобудівними заводами суден «під ключ», змушує їх закуповувати ці елементи, або будувати тільки корпуси на експорт, що, як правило, є економічно невиправданим. Технологічна, наукова і випробувальна бази галузі морально і фізично застаріла, знос основних фондів підприємств складає від 30% до 60% і більше.

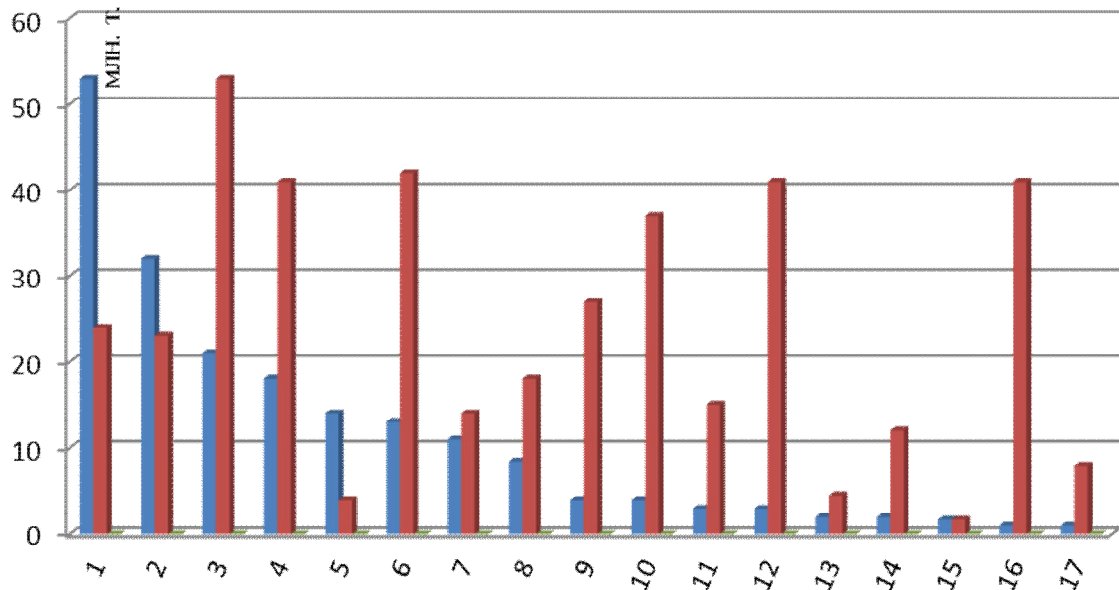


Рис. 2 – Діаграма загальної потужності та завантаження портів України, млн. т.: 1 – Одеський МТП; 2 – Ілчівський МТП; 3 – МТП Южный; 4 – Маріупольський МТП; 5 – Ренійський МТП; 6 – Миколаївський МТП; 7 – Феодосійський МТП; 8 – Ізмаїльський МТП; 9 – Бердянський МТП; 10 – Херсонський МТП; 11 – Євпаторійський МТП; 12 – СМП Октябрьск; 13 – Ялтинський МТП; 14 – Севастопольський МТП; 15 – Усть-Дунайський МТП; 16 – Білгород-Дністровський МТП; 17 – Скадовський МТП

Таблиця 1

Вантажні перевезення за 2013 рік

	Перевезено вантажів		Вантажообіг	
	млн. т	у % до 2012 р.	млн.т/км	у % до 2012 р.
Всіма видами транспорту	757,6	98,1	379045,0	96,1
Залізничним	441,8	96,6	224017,8	94,2
Автомобільним	183,5	103,0	40487,2	103,2
Водним	6,3	81,0	4615,2	86,7
Трубопровідним	125,9	98,1	109651,8	98,2
Авіаційним	0,1	80,8	273,0	75,2

Однією з проблем суднобудівної галузі є недосконалість організації ринку фінансово-кредитних послуг в країні. Українським суднобудівним заводам недоступні дешеві кредити, тому більшість з них орієнтується на використання власних коштів і всіляко

унікають зовнішнього (комерційного) кредитування інноваційних проектів. Однак власних фінансових ресурсів не вистачає на організацію НДДКР і впровадження інноваційних технологій. Було б доцільно орієнтувати потужності вітчизняної суднобудівної промисловості на будівництво не крупнотоннажних суден типу «го-го». Такі зміни вимагають значної підтримки держави за допомогою гнучкої податкової політики та оцінки стану вантажної бази, яка формує попит на ті чи інші види тоннажу.

Основна частка перевалки вантажів припадає на морські торговельні порти, що входять в систему Міністерства інфраструктури. Водночас, їх питома вага в перевалці вантажів за останнє десятиліття знижується з 81% у 2003 р. до 70% в 2013 р. [4].

Висока конкуренція на ринку портових послуг при існуючому міжнародному поділі праці вимагає постійної підтримки основного капіталу морських торговельних портів на відповідному техніко-економічному рівні. Нестабільної залишається вантажна база українських морських портів, яка залежить від світового попиту на продукцію вітчизняних експортно-орієнтованих галузей і транзитних вантажів.

Аналіз ринку портових послуг показав, що основними проблемами розвитку українських портів є зношеність основних виробничих фондів, застарілі технології перевантаження, неефективність митно-тарифної політики, невідповідність портових потужностей структурі сучасних вантажопотоків, відсутність гарантії збереження вантажів і їх своєчасної переробки, відсутність компетентності розвитку портів, відсутність державної стратегії з питань розвитку пропускної здатності портового господарства.

Недосконалість нормативно-правової бази держави, що регулює діяльність морської галузі. За останній час було прийнято низку рішень, спрямованих на розвиток морської галузі: рішення РНБОУ від 16 травня 2008 р. «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави», Концепція проекту Закону України «Про морську політику України», «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2015 року і подальший період», Морська доктрина України на період до 2035 року, Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках, Стратегія розвитку морських портів на період до 2015 р. Разом з тим дана нормативно-правова база, переважно, є фрагментарною, охоплює один або кілька аспектів розвитку галузі, що не охоплюючи галузь в цілому; морегосподарський комплекс розглядається, в основному, тільки в сфері розвитку портів; зазначені документи не прив'язані до стратегій і програм регіонального розвитку [4].

За 22 роки незалежності в Україні відбуваються постійні зміни у статусі центральних органів виконавчої влади, що здійснюють управління морською галуззю, і, зокрема, морегосподарським комплексом. Зараз більшість підприємств морегосподарського комплексу знаходяться в системі Міністерства інфраструктури. Управління іншими сферами морської галузі здійснюється іншими міністерствами: Міністерством аграрної політики та продовольства (рибопромисловий комплекс), Міністерством економічного розвитку і торгівлі (суднобудівна і судноремонтна галузь), Міністерством оборони (військово-морська діяльність), Міністерством екології та природних ресурсів (наукові дослідження в морській сфері, охорона Чорного моря), Міністерством енергетики та вугільної промисловості (освоєння шельфу Чорного та Азовського морів), Міністерством освіти і науки (підготовка кадрів по морських спеціальностях), Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства (регіональний розвиток приморських регіонів). Координація між цими органами виконавчої влади у здійсненні морської діяльності практично відсутня.

Провівши відповідний аналіз функціонування транспортної системи України, можна стверджувати, що вона значно відстає від середнього рівня розвитку транспортної інфраструктури та все ще не відповідає стандартам і вимогам світового рівня. Нажаль, прийнято вважати, що транспортно-логістична сфера України знаходиться на досить

низькому рівні в порівнянні з іншими країнами світу. Даний ринок досить слабо структурований та сформований на спробах і помилках (табл. 2) [5].

Таблиця 2

Перевезення вантажів за видами транспорту, тис.тонн

рік	залізничний: відправлення	залізничний: перевезення	морський	річковий	автомобільний	авіаційний	трубопровідний
2000	295921,0	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	23,2	218164,9
2001	313089,0	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	216441,1
2002	330188,3	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6
2003	363364,7	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9
2004	388295,0	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0
2005	378911,7	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8
2006	398148,3	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7
2007	415910,7	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7
2008	399679,7	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0
2009	322221,8	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6
2010	357969,1	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6
2011	388715,6	469308,1	4145,6	5720,9	1252390,3	92,1	154971,2
2012	378102,3	457454,5	3457,5	4294,7	1259697,7	122,6	128439,8
2013	377318,3	443601,5	3428,1	2840,5	1260767,5	99,2	125941,1

Більшість проблем виникли від непропорційного розвитку транспортних та логістичних послуг. На сьогоднішній день, в Україні відсутня будь-яка стратегічна програма або державна система регулювання транспортно-логістичної галузі. Держава не бере участь ні в плануванні галузі, ні в розвитку інфраструктури, ні в будівництві логістичних об'єктів загальнодержавного значення, терміналів, мультимодальних центрів тощо.

В загалом, основа транспортної політики країни повинна бути направлена на вирішення основних проблем транспортного сектору та на створення комплексу логістичних центрів по всій країні з організаційно-економічними, фінансовими і нормативно-правовими механізмами для залучення великих інвестицій, необхідних для формування опорного каркаса транспортної мережі та розвитку виробничої, логістичної і соціальної інфраструктури.

Організація перевізного процесу повинна базуватися на організаційно-технічній і технологічній взаємодії різних видів транспорту, широкому розвитку мультимодальних, інтермодальних та комбінованих перевезень вантажів, заснованих на логістичних принципах. Саме з цією метою, необхідно звернути увагу на будівництво нових мультимодальних транспортно-логістичних центрів у всіх великих транспортних вузлах країни.

На сьогодні, через відсутність координації при плануванні промислово-складської та транспортно-логістичних зон в країні сформувалось розсіяне та неефективне розмі-

щення транспортно-логістичних центрів. Така ситуація призвела до значного росту витрат у сфері виробництва та послуг, за рахунок чого сповільнилось зростання всіх галузей економіки країни. Крім того, Україна має всі можливості для розвитку свого транзитного потенціалу на міжнародному ринку, однак вона не може скористатися даними перевагами через низький розвиток логістичної інфраструктури, в тому числі і логістичних центрів. Транзитний потенціал дав би можливість збільшити зовнішньоекономічні показники, тобто підвищити темпи росту експорту товарів до країн Азії та Європи.

Рациональне використання логістичних та транспортних можливостей призведе до більш стабільного розвитку всієї транспортно-логістичної інфраструктури країни та підвищить її конкурентоспроможність на міжнародному транспортному ринку. Різке зростання ринку торгівлі призводить до необхідності розвитку послуг транспортної і складської логістики, які поєднані в єдиному логістичному комплексі - логістичному центрі.

Загальний обсяг вантажоперевезень в Україні в 2013 році також ще не повернувся до позначки максимального докризового рівня 2008 року (рис. 3).

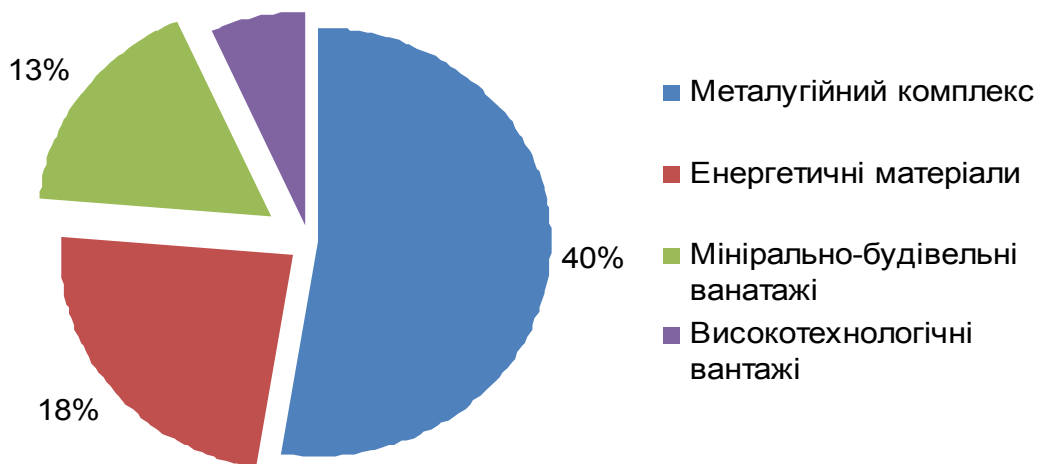


Рис. 3 – Структура вантажоперевезень, %

У структурі вантажоперевезень домінує продукція підприємств гірничо-металургійного комплексу - руда, кокс, чорні метали, металобрухт (сумарно - 40%), енергетичні матеріали (нафта, нафтопродукти, енергетичне вугілля (18%) і мінерально-будівельні вантажі (13%). У той же час частка високотехнологічних вантажів менше 5%.

У структурі вантажоперевезень за напрямками переважають внутрішньоукраїнські перевезення (61%) - головним чином постачання сировини, наприклад, залізної руди з гірничозбагачувальних комбінатів на металургійні заводи. Також досить об'ємними є поставки мінерально-будівельних вантажів [4].

Оцінюючи вантажну базу за 2013 рік, можна передбачити декілька сценаріїв розвитку національної економіки. Перший сценарій - так звана інерційна модель, яка передбачає збереження поточного стану національної економіки з незначним приростом обсягів і періодичним спадом через кожні два-три роки. Другий - інвестиційна модель, що передбачає прискорені темпи розвитку, які дозволили б нам наблизитися до східно-європейським країнам - Польщі, Чехії, Угорщини та ін. У таких умовах, звичайно, транспорт повинен забезпечити зростаючі потреби національної економіки.

У сучасних умовах ефективне управління є істотним чинником посилення темпів економічного зростання регіонів і держави в цілому. Значно посилюється роль регіонів як місця формування конкурентного середовища для знаходяться там господарюючих суб'єктів, зокрема морських портів.

Розвиток морських портів надає стимулюючу дію на економічне зростання територіальних утворень, підприємницьку активність і конкуренцію на ринку, приплив інвестицій і кваліфікованих кадрів, розвиток інноваційних технологій. Найчастіше, морські порти є містоутворюючими підприємствами, що мають соціальне значення для регіону. Морський транспорт забезпечує близько 60 відсотків зовнішньоторговельних економічних зв'язків, відіграє значну роль у реалізації транзитного потенціалу та незамінну роль у транспортному забезпеченні важкодоступних районів і завезенні вантажів у країну.

Поставлена на рівні держави завдання з підвищення експортних можливостей країни може бути вирішена в єдності збільшення зовнішньоекономічного потенціалу держави та комплексного розвитку регіонів, включаючи соціальну складову.

Головні цілі політики країни повинні бути спрямовані на вирішення наступних завдань [6, 7]:

- Забезпечити реструктуризацію обсягів вантажоперевезень по морському шляху, в тому числі за рахунок державної підтримки будівництва суден криголамного, аварійно-рятувального та допоміжного флотів, а також берегової інфраструктури;

- Сформувати систему контролю щодо забезпечення безпеки судноплавства, управління транспортними потоками в районах інтенсивного руху суден, у тому числі за рахунок реалізації комплексу заходів по гідрометеорологічному і навігаційного забезпечення в морських зонах;

Модернізація інфраструктури транспортної системи є пріоритетним напрямом розвитку морської зони України.

Передбачається кардинальне оновлення флоту, будівництво спеціалізованих судів льодового класу.

Модернізація флоту обумовлює розширення ролі транспортних засобів подвійного і універсального призначення, які найбільш ефективні, а також мало - і середньотоннажних суден «ріка-море» плавання, суховантажне - наливних теплоходів, суден для перевезення транзитних контейнерних вантажів, танкерів льодового класу, спеціалізованих судів для рибпромислового, науково-дослідного флоту.

Для ефективного розвитку морського транспорту передбачається законодавче закріплення збереження у державній власності криголамного флоту, систем навігації, гідрографії, гідрометеорології, зв'язку і управління судноплавством як основи єдиної національної транспортної комунікації. Розвиток криголамного і транспортного флоту, портів і систем забезпечення безпеки мореплавства повинна бути спрямована на цілорічні регулярні перевезення, здійснення транзиту по морському шляху, завезення енергоресурсів і товарів народного споживання, а також вивезення продукції.

Радикальні модернізації морських портів забезпечать зниження щорічних витрати на відновлювальні роботи по введенню причалів порту в експлуатацію, зменшить період простою порту.

Якісна модернізація послуг морський портової інфраструктури лежить в основі економічної, транспортно-логістичної та суспільної ефективності роботи українських портів. Підвищення міжнародної конкурентоспроможності немислимо без впровадження в практику кращого міжнародного досвіду надання послуг у порту.

Висновки

Транспортний сектор України сьогодні – це значний і важливий сегмент економіки країни. У 2013 році транспортна система України забезпечила перевезення 939,7 млн. т вантажів і 8,4 млрд. пасажирів, вантажооборот становив 512,8 млрд. ткм. Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенного наванта-

ження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог.

Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) обслуговують вантажопотоки сьомого (Критського) транспортного коридору та вантажопотоки з Донбасу та Поволжя у країни Придунай та Центральної Європи. Порти Північно-Західного Причорномор'я (Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Південний, Жовтневий, Миколаїв, Херсон, Скадовськ) забезпечують транспортування зовнішньоторговельних та транзитних потоків масових вантажів далеких напрямків; обслуговують вантажопотоки Євразійського транспортного коридору (включаючи нафтовантажі). Найбільш значними з цих портів є Іллічівськ, Одеса та Южний. На їхню частку сумарно припадає близько 60% усього вантажообігу українських морських портів. Порти Кримського узбережжя Чорного моря (Євпаторія, Ялта, Севастополь, Феодосія) – здійснювали перевалку регіональних вантажопотоків Чорноморсько-Азовського та Середземноморського басейнів та частково вантажопотоків Євразійського нафтового транспортного коридору. Азовські порти (Керч, Бердянськ, Маріуполь) – здійснюють транспортне обслуговування промислових центрів Донбасу та Поволжя; участь у перевезеннях експортних вантажів у країні Середземномор'я, Придунай, Центральної Європи.

Основними тенденціями сучасного стану морської галузі України визначено наступні: на тлі загального зростання тоннажу світового флоту відбувається різке скорочення українського флоту; зменшення потенціалу суднобудівних підприємств; зниження вантажопотоків у морських портах; спостерігається відсутність координації між різними органами виконавчої влади у здійсненні морської діяльності. Однак, незважаючи на зазначені негативні тенденції, вітчизняна морська галузь зберегла потенціал, який може стати основою для активізації економічного зростання національного господарства.

Список використаних джерел:

1. Механізми ОЧЕС у стимулюванні розвитку транзитних можливостей та господарчої складової морських портів: Аналітична записка / Дослідження національного інституту стратегічних досліджень при Президентові України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/889/>.
2. The Black Sea Economic Cooperation // BSEC [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bsecorganization.org/Pages/homepage.aspx>.
3. Review of Maritime Transport 2011 // Report by the UNCTAD secretariat [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://archive.unctad.org/templates/web-flyer.asp?docid=15876&intItemID=2068&lang=1&mode=downloads>.
4. Морська галузь в системі глобальної економіки: тенденції і перспективи // Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації: аналітична доповідь / А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова; за ред. А.О. Филипенка; Регіон. філіал нац. ін-ту стратегічн. досліджень у м. Одесі. – Одеса : Фенікс, 2013. – 168 с.
5. Меркина Г.М. Экономические проблемы развития транспорта как отрасли инфраструктуры / Г.М. Меркина. – М. : Знание, 1981. – 64 с.
6. Кондратьев В.Б. Инфраструктура и экономический рост / В.Б. Кондратьев // МЭ и МО. – 2011. – № 3. – С. 18-24.
7. Котлубай В.А. Предпосылки трансформации морехозяйственного комплекса Украины. Звіт про круглий стіл «Україна морська держава: стратегія реалізації потенціалу» / В.А. Котлубай. – Одеса, 2012. – 53 с.

Bibliography:

1. BSEC in promoting transit opportunities and economic component seaports: Policy Brief / National Research Institute for Strategic Studies under the President of Ukraine [Electronic resource]. – Access: <http://www.niss.gov.ua/articles/889>.

2. The Black Sea Economic Cooperation // BSEC [Electronic resource]. – Access: <http://www.bsecorganization.org/Pages/homepage.aspx>.
3. Review of Maritime Transport 2011 // Report by the UNCTAD secretariat [Electronic resource] – Access: <http://archive.unctad.org/templates/web-flyer.asp?docid=15876&intItemID=2068&lang=1&mode=downloads>.
4. Maritime industry in terms of global economy: trends and prospects // Priority of marine economy of Ukraine in the context of globalization analytical report / A.O. Filipenko, V.V. Baryshnikov; Ed. A.O. Filipenko; Region. Branch of th. Inst strategically. Research in Odessa. – Odessa : Fenix, 2013. – 168 p. (Ukr.)
5. Merkina G.M. Economic problems of the development of transport infrastructure as an industry / G.M. Merkina. – M. : Znanie, 1981. – 64 p. (Rus.)
6. Kondratyev V.B. Infrastructure and Economic Growth / V.B. Kondratiev // ME and MO. – 2011. – № 3. – P. 18-24. (Rus.)
7. Kotlubay V.A. Background maritime complex transformation of Ukraine / Report on round table «Ukraine naval power: a strategy to realize the potential». – Odesa, 2012. – 53 p. (Rus.)

Рецензент: О.М. Анісімова
д-р екон. наук, проф., ДВНЗ «ПДТУ»

Стаття надійшла 05.05.2014

УДК 338.1

© Меліхов А.А.*

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ КОНКУРЕНТНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

У статті уточнено сутність організаційно-економічного механізму розвитку підприємства, запропонована дефініція «механізм конкурентного розвитку підприємства». Визначена структура механізму конкурентного розвитку підприємства та його місце у загальній системі управління розвитком підприємства. Сформульовано принципи та функції механізму конкурентного розвитку підприємства, розроблено алгоритм його дії. Визначено умови та інструментарій реалізації стратегії конкурентного розвитку підприємства на основі застосування механізму конкурентного розвитку підприємства.

Ключові слова: конкурентний розвиток, організаційно-економічний механізм, принципи розвитку, управління розвитком, стратегії конкурентного розвитку, системний підхід, інноваційність розвитку.

Меліхов А.А. Организационно-экономический механизм конкурентного развития предприятия. В статье уточнена сущность организационно-экономического механизма развития предприятия, предложена дефиниция «механизм конкурентного развития предприятия». Определена структура механизма конкурентного развития предприятия и его место в общей системе управления развитием предприятия. Сформулированы принципы и функции механизма конкурентного развития предприятия, разработан algo-

* канд. екон. наук, доцент, ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», м. Маріуполь